每经记者：王岩    每经编辑：孙磊

2023年伊始，北京的冬天一如既往的寒冷，坐落于北京通州合创产业中心附近的小米汽车工厂一期工地，并没有受到严冬的影响，现场工人依然在忙碌施工，机器的轰鸣声不绝于耳。

小米汽车的一期工厂已经施工近九个月了。按照规划，小米汽车工厂分两期建设，一期占地面积接近72万平方米，2022年4月开工，2023年6月竣工；二期计划2024年动工，2025年完建。其中，一期包括4个工厂，年产能为15万辆。

《每日经济新闻》记者通过实地走访小米汽车工厂一期工地的施工地点发现，整个工厂区域约呈矩形，最北端由合创产业中心毗邻的辛四路起，长度沿着辛房路向南延伸约1200米，宽度500余米。从远处看，厂房外观上基本成型，但工地的西部依然能看到还有新厂房在建设。

图片来源：每经记者 王岩 摄

一期工厂工地现在有4个出入口，都已完成水泥铺地，并且都设有门禁管理。一名在这里工作的施工人员向记者透露：“虽然之前受到疫情影响，但工厂并没有因此延误进度，而是实施了封闭管理，当时工人们许进不许出，吃住都必须在工地上。工地上当时最少也有两千多人，实行三班倒的制度，施工速度还是挺快的。现在已经放开了，目前工厂进度顺利。”据记者了解，一期生产工地由中建二局、中建三局、中国汽车工业工程有限公司共3家施工单位负责。

一名建筑工程师告诉记者：“项目场地看上去平整完成，道路已施工完成，部分厂房外墙板已经安装，部分正在进行内部吊车梁的架设，部分主体结构应该已经施工完毕，钢梁、钢柱等已经安装，正在进行二次结构的施工。而办公楼的主体框架也已经施工完毕，等待二次结构施工，后续应该将进行内部的装修，水电管线的安装。整体项目进度稳定进行中。”

小米首款车定价或26万起

在工厂建设的同时，小米汽车的产品研发也在推进中。

据《晚点Auto》报道，小米第一款车为中型溜背式轿车（内部代号Modena摩德纳），分为两个版本，价格未定。报道中称，小米目前内部在讨论的方案是：一个版本定位26万~30万元区间，另一个版本在35万元以上。

据悉，两个版本的小米汽车在三电系统、智能驾驶等方面有所不同。其中，一个基于主流的400V平台打造，搭载比亚迪磷酸铁锂电池，智能驾驶方面采用了供应商大陆提供的5R1V（5个毫米波雷达、1个摄像头）多传感器融合方案，与2021款理想ONE的技术路线一致。

价格高的版本基于800V高压平台打造，搭载宁德时代的麒麟电池，预计可实现15分钟充电80%。智能驾驶方面搭载英伟达Orin X芯片，配置激光雷达，算法由小米自研。

对此，记者向小米官方求证，截至发稿，小米官方暂未回应。

小米创始人雷军曾表示：“小米的第一辆车一定会代表上市时间点的尖端技术和尖端水平。”但报道提到的5R1V多传感器融合方案在目前新能源品牌的量产车中并不具备硬件优势，虽然该方案被业内人士视为是经济适用的选择，但从可实现的自动驾驶功能来看，相较于今明两年量产上车的高阶辅助驾驶功能，小米的首款电动车可能仅仅只具备L2级辅助驾驶能力。

两个版本的车机系统均采用高通下一代智能座舱芯片（8295芯片）。高通8295是高通第四代智能座舱芯片，首个量产5nm制程的车规级芯片，为2021年旗舰消费级芯片骁龙888的车规级版本，AI算力30TOPS，较上一代产品近8倍性能提升，支持沉浸式3D交互。该芯片目前尚未量产，预计今年下半年在集度ROBO-01上首次搭载。

事实上，此前就有媒体报道称，小米首款车型为轿车，直接对标特斯拉Model 3。据该报道，雷军在小米汽车开了一场全员会，他表示自己对产品很有信心：“这辆车一定会大火，唯一担心的是电池价格如果再涨，我们可能就变成超级豪华车了。”

值得一提的是，电池价格是否出现波动还未确定，特斯拉却在1月6日再度官宣降价，其中Model 3、Model Y，起售价格分别降到22.99万元、25.99万元。相较之下，小米汽车还未上市便或在价格方面趋于被动。

此外，小米汽车锚定的价格区间也不缺乏爆品。一位不愿透露姓名的业内人士接受记者采访时表示：“小米作为造车新势力，它直面的竞争对手和定价区间是涵盖比亚迪、小鹏、理想等品牌的，小米首款产品所处的细分市场竞争还是非常激烈的。“

据了解，该价格区间竞品有比亚迪汉、蔚来ET5、极氪001、小鹏P7等。其中，比亚迪汉2022年月销在两万辆以上，小鹏P7、极氪001全年销量也超5万辆。

图片来源：每日经济新闻 资料图

上述人士表示：“尽管如此，就目前所披露的小米汽车的三电和智能驾驶解决方案来看，这个价格还是比较合理的，近几年原材料涨价、成本都在提升，小米的目标是做一个技术含量比较高的新能源汽车，因此选择搭载一些知名的供应商的产品，价格也相应提高。”

多次被传造车受阻

除外部市场环境外，小米汽车内部或有更多的问题需要解决。值得一提的是，小米自公开宣布造车以来，多次被传出造车受阻的消息。

1月2日，网络传出了一则关于“小米造车遇坎且小米汽车品牌没批下来”的传闻。微博博主理记称：“小米造车遇到坎儿了，截至目前小米汽车的品牌没批下来，被列入到资本无序扩张概念里了，可能将来不准叫小米汽车。”

针对该博主的发言，小米公关部总经理王化随后转发该条微博表示，该消息不实，不存在所谓品牌需要批准的说法，此外小米汽车进展顺利。

这并不是小米汽车第一次陷入舆论风波。去年11月份，网络上出现了小米造车项目停摆的传闻。同月，小米汽车再度被传开发项目进度不及预期，其内部员工表示或丧失市场竞争力。对此，小米方面几次辟谣称：“小米汽车项目正在顺利推进。”

自去年3月宣布造车以来，小米为之投入了巨额资金。小米公布的2022年第三季度财报显示，2022年第三季度，小米智能电动汽车等创新业务投入为8.29亿元，较第二季度增加35.68%。2022年前三季度小米造车业务累计投入18.65亿元。同时，财报显示2022年第三季度，小米总营收704.7亿元，同比下滑9.7%，环比上涨0.4%；净亏损（期间亏损）14.74亿元，去年同期为盈利7.88亿元；经调整后净利润为21亿元，同比下滑59.1%，环比上涨1.7%。

图片来源：每经记者 张建 摄（资料图）

面对小米净利润下跌，小米造车在未来能否顺利达到预期，引发了众多外界猜疑。

不过，雷军曾表示：“我很清楚汽车行业的风险，也很清楚动辄就是上百亿的投资，至少要干个三五年才能见效。”此外，小米集团合伙人、总裁王翔也表示，2022年至2026年，预计小米的研发投入超过1000亿元。由此可见，在未来相当长的一段时间里，小米的盈利水平将会受到不小的影响。

上述业内人士认为：“小米净利润下滑，主要还是因为手机业务的下滑，手机的中低端市场反馈不佳，同时小米手机冲击高端市场一直没有好的结果，同时别的品牌在高端市场的发力又反过来压制了小米手机的业务。但正因为如此，小米看到了自己在手机行业上突破的困难。走低端路线是一把双刃剑，虽然能快速切入到行业市场，但品牌向上就变得困难了许多。而对小米汽车而言，走中高端路线，高举高打，才能避免在如今汽车行业低端车难赚钱的局面。而且小米的整合能力还是比较强的，收购不少企业，又整合了许多供应商的资源，可见小米汽车的进度并不算慢。”

事实上，小米对造车有着很大的决心。在2022年第三季度财报电话会议上，小米集团副总裁兼CFO林世伟表示，公司依然计划在2024年上半年推出小米电车，与此同时其也会继续加大资本支出与员工投资。据悉，小米的电车研发团队人数已超1800人，未来也将继续增加。

此外，在部分招聘网站上，小米汽车开始大量招聘非技术职务，其中包括薪酬、人力、政府公关、市场策略、客户研究等方向，可见小米汽车造车正在持续推进中。

雷军曾豪言：“我们成功的唯一途径是成为前五名之一，并且每年出货量超过1000万辆。”但有观点认为，虽然小米在资金、人才、技术等方面都做了不少准备，但小米入局新能源汽车市场不算早，并计划在2024年推出第一款汽车，而新能源市场发展迅速，新概念层出不穷，届时小米汽车能否如愿以偿，还需接受市场的考验。

每日经济新闻